



*D. José Ramón Alonso García
Ingeniero Técnico Industrial
Técnico de Seguridad
e Higiene en el Trabajo
de Alumino Español, S. A.*

Ensayo Prevencionista

AUNQUE la palabra ensayo se me antoja excesivamente literaria, no tengo por menos que sustraerme a su proverbial entorno de agudeza subjetiva a la hora de tematizar un contenido. Al susodicho remito mi posterior exposición que, tratando un tema tan ignorado por casi todos, cuanto minuciosamente investigado por unos, muy pocos, aunque infelizmente casi siempre con abundante dosis convencionalista, no pretende otra cosa sino ensayar, y repito la expresión intencionadamente, sobre la prevención de accidentes.

Cuando no hace más de una quincena de meses el director de construcción de un complejo siderometalúrgico y un jefe de ingeniería comentaban, tras un accidente mortal, que faltando dos millones de horas a trabajar había que contar con otros dos óbitos laborales, con un fatalismo más propio de una tragedia griega que de nuestra era tecnológica, tomaba inconscientemente conciencia (y valga la paradoja) de la equívoca asociación matemática que con el circunstancial, nunca aleatorio, accidente ha tomado la creencia técnica general de nuestros días. Ello no es causa de otro efecto que del alejamiento, tácitamente consentido por técnicos y prevencionistas, entre la tecnología generada por unas necesidades de producción y la aplicación de aquélla a las técnicas de prevención, gracias, en buena manera, a ese carácter pseudoaltruista de nuestra prevención que

Seguridad no debe ser prohibir u obligar a hacer, debe ser hacer que no sea posible. Ello requiere una implantación de la prevención como ciencia aplicada con una tecnología propia que permita el desarrollo de todo proceso bajo unas condiciones que llamaríamos seguras, donde estarían ausentes los elementos peligrosos típicos.

gratuita y piadosamente le ha sido colocado, haciéndola, por más, obligatoria y legislativa, impopular y fraudulenta por tanto. Porque la prevención no alcanzó la categoría de Ciencia, va remolcada de la Tecnología como arte menor, empeñada en prohibir y obligar con la autoridad que le otorga un sistema que la limita siempre con conceptos extraprevencionistas, cercenando en gran manera la aplicación práctica de una prevención integral. Seguridad no debe ser prohibir u obligar a hacer, debe ser hacer que no sea posible. Ello requiere una implantación de la prevención como ciencia aplicada con una tecnología propia que permita el desarrollo de todo proceso bajo unas condiciones, que llamaríamos seguras, donde estarían ausentes los elementos peligrosos típicos.

Ha de resultarnos ciertamente difícil imaginar actividades reales en escenarios donde los términos altura y velocidad excesiva, por ejemplo, estén desterrados en ostracismo forzoso e ineludible; pero si lo consideramos como posibilidad pura podemos comprobar que no necesitamos de la palabra utopía porque nos encontramos ante una realidad no por su aparente imposibilidad extraprevencionista fuera de un marco enteramente factible. Y es que la prevención convencional sólo se responsabiliza ante fallos consumados en acciones consideradas sensatas y cabales; si de todos es conocida la proverbial disculpa «el hombre no es perfecto».

¿Por qué esperamos que lo sea sobre una estructura o sentado al volante de un automóvil? La prevención tiene que hacerse realmente consciente de la característica de comportamiento humano evitando la disyuntiva única de prohibir u obligar; hay que lograr que no se pueda hacer, aunque se quiera.

El sistema prevencionista actual advierte pasivamente contra unas acciones por otra parte estimuladas en el ánimo natural: El montador debe subir a la viga más alta y desplazarse allí en ambas direcciones, pero, eso sí, portando un cinturón llamado de seguridad; al joven amante de la velocidad se le instala como conductor de un potente automóvil, en una buena carretera, y con toda la naturalidad del mundo le prohibimos que circule a más de 100 km/hora.

En conciencia. ¿Podemos conformarnos los prevencionistas con prohibir subir a la estructura sin cinturón o clavar una señal que prohíba circular a una velocidad fácilmente rebasable por cualquier vehículo?

Desgraciadamente el verbo mentalizar sigue conjugándose insaciablemente en los medios prevencionistas. No se puede evitar la consabida benévola sonrisa de desaprobación cuando «otro más» nos dice que lo que hace falta es mentalización: «Hay que mentalizar a los operarios para que usen el cinturón de seguridad», se dice con la más increíble autosuficiencia. Imaginemos que al comprar una escopeta nos dan como accesorio un escudo para colocar sobre la culata «por si revienta la cámara», dice amablemente el vendedor; la alternativa es evidente: O pensamos que la tal escopeta es poco fiable, no osando por tanto disparar, con o sin escudo, o prescindimos del escudo usando la escopeta normalmente.

El levantar una estructura de modo que los montadores tengan siempre un piso blando a menos de metro y medio no es ni utopía ni perogrullada. Técnicamente es posible, y si contáramos con una tecnología prevencionista sería perfectamente factible dentro del marco impuesto por los demás factores empresariales.

El avance tecnológico es cuestión de tiempo, el de la prevención actual lo es de adaptación; aunar ambos en el progreso sólo es de concepto.

Cuando en vísperas de vacaciones multitudinarias los medios informativos nos vaticinan un determinado número de accidentes de tráfico y pasadas las fechas coetejamos la realidad con el pronóstico, observamos, sin traza alguna de espanto, la confirmación de la previsión. Y al referir la palabra espanto me remito a la repetición año tras año de un número de víctimas similar; porque después de analizadas las causas que originan esos accidentes no se aplica ninguna medida correctora que evite la repetición de los mismos; me refiero, por supuesto, a medidas pertenecientes a una prevención integral aplicada y no a prohibiciones, consejos y recomendaciones.

Si todas las investigaciones nos dicen que el exceso de velocidad es

causa principal entre las que producen estos accidentes de circulación. ¿Por qué se permite la posibilidad de estos excesos? Fabriquense automóviles que no puedan desarrollar más de una determinada velocidad y habremos eliminado la causa generadora de las más de las muertes producidas en los siniestros de tráfico.

Los fines prevencionistas deben magnetizarse en una orientación fija hacia la eliminación de los accidentes en el impedimento físico de su consumación sin que la dependencia de un factor tan imprevisible como el humano se asome tan decisivamente a los fenómenos causativos de los accidentes actuales. Esto nos obligaría a la asunción, por parte de los prevencionistas, de unos conceptos ético-tecnológicos renovadores de los que actualmente somos portadores y que tan arraigados parecen en el prevencionismo convencional. Este carácter de convencional al que reiteradamente aludo con un cierto matiz peyorativo obedece no tanto a lo reaccionario de su postura como a su negativa conceptuosidad.

Cuando en un no lejano futuro consideren desorbitantes las cifras representativas de nuestras muertes accidentales será teniendo en cuenta la pobre aplicación de nuestra tecnología en materia prevencionista; apreciarán una absurda reticencia nuestra a la hora de establecer una adecuación racional de nuestra lucha contra el accidente a nuestro desarrollo tecnológico, así como la ocasional omisión de ciertos valores innegables.

Al pensar en aquellas abominables chamusquinas heréticas no se nos ocurre creer en una justicia caduca para la época, sino en su arbitraria aplicación en cuestiones de Fe. Sin que mi ensayo pretenda ser renacimiento de un presunto medievo de la prevención, sí podemos empezar a considerar las posibilidades reales de una reforma en la acepción de conceptos en este empeño prevencionista que nos ocupa. El avance tecnológico es cuestión de tiempo, el de la prevención actual lo es de adaptación; aunar ambos en el progreso sólo es de concepto. ■